



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 265]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अक्तूबर 10, 2013/आश्विन 18, 1935

No. 265]

NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 10, 2013/ASVINA 18, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 अक्तूबर, 2013

सं. टीएमपी/40/2013-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तन न्यासों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013, जो अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2.13-विविध दिनांक 8 अगस्त 2013 द्वारा अधिसूचित किए गए थे, के अधीन चेन्नई पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के रूप में जवाहर गोदी (पूर्व) के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त हुए प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/40/2013-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

—

आवेदक

- (i). टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)
(ii). सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

कोरम

आदेश

(सितम्बर, 2013 के 25वें दिन पारित)

यह मामला महापत्तन न्यासों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013 के अधीन चेन्नई पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल रूप में जवाहर गोदी (पूर्व) बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त हुए प्रस्ताव दिनांक 23 अगस्त 2013 से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई 2013 के कवर के अंतर्गत, 31 जुलाई 2013 को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 'महापत्तन न्यासों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013' जारी किए हैं। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुपालन में, उक्त दिशानिर्देश राजपत्र सं. 214 द्वारा 8 अगस्त 2013 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध द्वारा अधिसूचित किए गए थे।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) ने अपने पत्र दिनांक 23 अगस्त 2013 के कवर के अंतर्गत सीएचपीटी के जवाहर गोदी (पूर्व) बर्थों पर विकसित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए 'महापत्तन न्यासों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013' के अधीन संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव जमा किया था।

3.2. सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 अगस्त 2013 में निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

- (i). प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क टीएएमपी द्वारा अपने आदेश दिनांक 12 मार्च 2009 द्वारा जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के लिए अधिसूचित किए गए प्रशुल्क के समान है।
 - (ii). हालांकि टीएएमपी ने भारथी गोदी की उत्तर दिशा में प्रस्तावित मेगा टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क अधिसूचना जी.सं. 27 दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अधिसूचित किया था, परन्तु सीएचपीटी की वर्तमान परियोजना के लिए इसे निम्नलिखित कारणों से अंगीकृत नहीं किया जा सकता है:-
 - (क) मेगा टर्मिनल परियोजना सफल नहीं थी क्योंकि मुख्य रूप से बोलीदाताओं ने इच्छा नहीं दिखाई थी क्योंकि परियोजना के लिए अधिसूचित अप्रकट प्रशुल्क पूंजी लागत की वसूली के लिए बहुत कम था और चेन्नई पत्तन में मौजूदा दो कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रशुल्क से भी कम था।
 - (ख) परियोजना के लिए प्राप्त हुई बोलियों के दो अवसरों पर भी ऑफर की गई राजस्व हिस्सेदारी बहुत कम थी।
 - (iii). परिणामस्वरूप, सीएचपीटी को अन्य महापत्तनों में सफल रही बोलियों के आधार पर जेडी (पूर्व) परियोजना हेतु संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करना चाहेगा।
 - (iv). सीएचपीटी के मामले में जेएनपीटी हेतु टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किए गए संदर्भ प्रशुल्क को अंगीकृत किए जाने के कारणों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-
 - (क) जेएनपीटी और सीएचपीटी भारत में दो महापत्तन हैं जो अपने टर्मिनलों में 1.5 मिलियन टीईयू प्र(ख) 2012-13 में जेएनपीटी में कुल कार्गो मात्रा उक्त अवधि के लिए चेन्नई पत्तन में प्रहस्ति 53.4 मिलियन टन की तुलना में 64.5 मिलियन टन थी। इन दोनों पत्तनों में, कंटेनर मात्रा उनकी कुल कार्गो मात्राओं का 50 प्रतिशत से अधिक योगदान करते हैं।
 - (ग) सीएचपीटी और जेएनपीटी दोनों में दो निजीकृत कंटेनर टर्मिनलों हैं।
 - (घ) चेन्नई पत्तन के मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों में अंगीकृत प्रशुल्क मूल रूप से संदर्भ प्रशुल्क के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के जारी होने से पहले निर्धारित किए गए थे और इसलिए जेडी (पूर्व) में प्रस्तावित नए टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए नहीं लिया जा सकता।
 - (ङ) इसी तरह, चेन्नई पत्तन न्यास में कोई अन्य कंटेनर टर्मिनल नहीं है जो प्रचालन में हो अथवा कार्यान्वयन अधीन हो जिसके लिए प्रशुल्क 2008 टीएएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर निर्धारित किया गया था। तथापि, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के मामले में, चौथा कंटेनर टर्मिनल 2008 के दिशानिर्देशों के आधार पर निर्धारित प्रशुल्क के साथ हाल ही में अवार्ड किया गया है।
 - (v). चूंकि जेडी (पूर्व) परियोजना के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क उसी तरह है जो जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के चौथे कंटेनर टर्मिनल के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया है, परियोजना के लिए अंगीकृत कार्यनिष्पादन मानक जेएनपीटी परियोजना के लिए एकसमान होगा।
- 3.3. उपर्युक्त के मद्देनजर, सीएचपीटी ने इस प्राधिकरण से प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक शीघ्र अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।
- 3.4. सीएचपीटी ने दरों की वसूली को शासित करने वाली शर्तों को शामिल करते हुए प्रस्तावित 'कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची' और अपने प्रस्ताव के साथ 'कार्यनिष्पादन मानक' भेजे थे।
4. चूंकि 31 जुलाई 2013 को जारी किए गए 2013 के दिशानिर्देशों में ऐसी स्थिति विनिर्दिष्ट नहीं की गई है जहां कार्गो विशेष के लिए अप्रकट प्रशुल्क होने के बावजूद पत्तन किसी अन्य पत्तन के लिए निर्धारित समान प्रकार के कार्गो के लिए निर्धारित अप्रकट प्रशुल्क अंगीकृत करने के लिए स्वतंत्र है, इसलिए पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से हमारे पत्र दिनांक 27 अगस्त 2013 द्वारा इस संबंध में स्पष्टीकरण जारी करने का अनुरोध किया गया था।
- 5.1. उसके बाद, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र दिनांक 9 सितम्बर 2013 द्वारा 9 सितम्बर 2013 से प्रभावी महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 जारी किए थे। उक्त दिशानिर्देशों में, खंड 2.2, में यह बताया गया है कि यदि संबद्ध महापत्तन न्यास में वस्तु विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं कर रहा था तो महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क के लिए टीएएमपी को प्रस्ताव कर सकता है जोकि विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देने के लिए उस वस्तु हेतु पर्याप्त प्रतिनिधि है।
- 5.2. एमओएस द्वारा 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए जाने के बाद, सीएचपीटी ने 9 सितम्बर 2013 को एमओएस द्वारा जारी किए गए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का संदर्भ देते हुए हमें एक अनुस्मारक दिनांक 17 सितम्बर 2013 भेजा था और अपने पत्र दिनांक 23 अगस्त 2013 द्वारा पत्तन द्वारा अग्रणी प्रस्ताव पर विचार करने के लिए हमसे अनुरोध किया था। जेएनपीटी में अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अप्रकट प्रशुल्क अंगीकृत करने के लिए अपने प्रस्ताव के समर्थन में, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2013 में इस संबंध में अपने पत्र दिनांक 23 अगस्त 2013 द्वारा किए गए निवेदनों को दोहराया है।
6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-
- (i) इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी में विकसित किए जाने वाले मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए आदेश सं. टीएएमपी/47/2009-सीएचपीटी दिनांक 03 मार्च 2010 महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु

दिशानिर्देश, 2008 के आधार पर एक आदेश पारित किया था। इस आदेश को अधिसूचना सं. 103 दिनांक 16 अप्रैल 2010 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया है।

- (ii). कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीएचपीटी के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किया गया है जैसाकि ऊपर बताया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क होने के बावजूद वह इसके पत्तन के लिए निर्धारित किया गया है, सीएचपीटी ने अपनी प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क रूप में लागू सूचकांकन कारक लागू करने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के लिए अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी द्वारा अंगीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित जेएनपीटी प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 12 मार्च 2009 द्वारा अधिसूचित किया गया था।
- (iii). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 उसके लिए दिया गया है जिस मामले में महापत्तन न्यास में किसी वस्तु के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है अथवा यदि संबद्ध महापत्तन न्यास में वस्तु विशेष के लिए अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित किया गया है, विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करती है, तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किए गए किसी अन्य प्रशुल्क का इस प्राधिकरण को प्रस्ताव कर सकता है, जोकि विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए उस वस्तु के लिए पर्याप्त प्रतिनिधि है।
- (iv). (क) जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी में मेगा कंटेनर टर्मिनल में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किया गया है। तथापि, सीएचपीटी ने किसी अन्य पत्तन अर्थात् जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल में सुविधा के लिए निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकृत करने का चयन किया है।
- (ख) जैसाकि इससे सीएचपीटी का दावा दिखाई देता है, जेएनपीटी में सुविधा के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सीएचपीटी के निर्णय के पीछे का मुख्य कारण यह है कि सीएचपीटी में मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क बोलीदाताओं को आकर्षित करने के लिए बहुत कम है। उपर्युक्त के अलावा, जेएनपीटी के प्रशुल्क को संदर्भ प्रशुल्क के लिए आधार रूप में अंगीकृत करने के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया औचित्य 'बोलियों के आमंत्रण की सफलता' है।
- (ग) यहां पर यह उल्लेख करना आवश्यक है कि जैसाकि सीएचपीटी द्वारा निवेदन किया गया है, मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क से इतर कोई अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क सीएचपीटी में निर्धारित नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क सीएचपीटी के लिए निर्धारित किया गया उच्चतम प्रशुल्क है। इसके अलावा, सीएचपीटी की राय में, मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए सीएचपीटी में ऐसा निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क सीएचपीटी में विकसित किए जाने के लिए अब प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है। यह उल्लेखनीय है कि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.2 की शर्तों में, उक्त खंड ऐसे अपफ्रंट प्रशुल्क को अंगीकृत करने के लिए पत्तन को अनुमति देता है जो दूसरे महापत्तन न्यास के लिए अनुमोदित किया गया था बशर्त पत्तन न्यास की राय में इसके अपने पत्तन के लिए ऐसा निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण ऐसा अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकृत करने के लिए सीएचपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है जो जेएनपीटी के लिए अधिसूचित किया गया था।
- (v). (क) 2013 के संशोधित दिशानिर्देश में विनिर्दिष्ट किया गया है कि संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते समय, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित प्रशुल्क प्रतिवर्ष डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा तक वृद्धि की जाएगी, जैसा 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन इस प्राधिकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिया गया है जब प्रश्नाधीन परियोजना विशेष के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा हो।
- (ख) जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क, जो सीएचपीटी में कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क के लिए आधार तैयार करता है, मार्च 2009 में अधिसूचित किया गया था। जेएनपीटी आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 के पैरा 9.1 में यह बताया गया है कि उक्त आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क दरों में सूचकांकन के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष 1 जनवरी 2008 होगा। इसलिए, सीएचपीटी के मौजूदा मामले में, जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क वर्ष 2008 और वर्ष 2013 के बीच प्रकट होने वाले सूचकांकन कारक के संदर्भ में सूचकांकित किया जाना है।
- (vi). सीएचपीटी ने आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 द्वारा जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित प्रशुल्क सीमाओं पर 26.15 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू किया है। यह सूचकांकन कारक 1 जनवरी 2008 को आधार डब्ल्यूपीआई के साथ प्रशुल्क के लिए लागू किए जाने वाले हमारे पत्र सं. टीएमपी/12/2009-विविध दिनांक 2 अप्रैल 2013 द्वारा सभी महापत्तनों को हमारे द्वारा संप्रेषित सूचकांकन कारक के अनुसार देखा गया है। सीएचपीटी द्वारा निर्धारित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क कुछ प्रशुल्क मदों में दरों को पूर्णांकित किए जाने की वजह से किए जाने वाले मामूली शोधनों के अधीन सही होना पाया गया है। ऐसे शोधन किए गए हैं।
- (vii). जेएनपीटी आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में, सूचकांकन से संबंधित एक सामान्य टिप्पणी निर्धारित की गई है। तथापि, जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क आदेश दिनांक 13 अगस्त 2013 में सूचकांकन से संबंधित सामान्य टिप्पणी 'अध्याय 4 – अध्याय 2 और 3 के लिए सामान्य टिप्पणी' रूप में संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है जोकि सूचकांकन से संबंधित 2013 के दिशानिर्देशों में निर्धारित दृष्टिकोण के अनुसार है। अतः, सीएचपीटी की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निम्नलिखित सामान्य टिप्पणी निर्धारित की गई है:

“प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी।”

यह टिप्पणी 'अध्याय 4 – अध्याय 2 और 3 के लिए सामान्य टिप्पणी' रूप में सीएचपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए शामिल किया गया है।

7.1. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।

7.2. संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुबंध-I** रूप में संलग्न की गई है और सीएचपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए कार्यनिष्पादन मानक **अनुबंध-II** रूप में संलग्न किए गए हैं।

7.3. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीएचपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है।

7.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, सीएचपीटी को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/13]

अनुबंध - I

चेन्ई पत्तन न्यास

कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अध्याय I - परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएँ – सामान्य

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). "एफसीएल" अर्थात् पूर्ण कंटेनर भार वाले उक्त कंटेनर।
- (iv). "एलसीएल" अर्थात् ऐसे कंटेनर जिनमें (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर) पूर्ण कंटेनर भार से कम भार हो।
- (v). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जिसमें आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल होंगे।
- (vi). "आयात कंटेनर" अर्थात् एक पोत से उतारा गया कंटेनर जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (vii). "निर्यात कंटेनर" अर्थात् सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया गया कंटेनर, जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत पर लादा जाता है।
- (viii). "पत्तन क्षेत्र" अर्थात् पत्तन का कस्टम बंधित क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।
- (ix). "सामान्य कंटेनर" अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।
- (x). "प्रशीतन कंटेनर" अर्थात् वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (xi). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (xii). "पोतांतरण कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है और कंटेनर टर्मिनल में भंडारित किया जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।
- (xiii). "अति आयामीय कंटेनर" अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर और विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होगी। नष्ट हुए कंटेनर (ऐसे बॉक्सों सहित जिनमें कोनों की समस्या हो) और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, वे भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xiv). "शट आउट कंटेनर" अर्थात् एक ऐसा कंटेनर जो (पोत पहचान सूचना सं. अर्थात् वीआईएन सं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) किसी पोत विशेष के लिए निर्यात इनटेक रूप में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष से नहीं जुड़ा होता है, तब इस कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xv). "नगर को वापस कार्गो" अर्थात् ऐसा कार्गो जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश तो करता है लेकिन किसी कारण से निर्यात नहीं हो पाता है और नगर को वापस भेजा जाता है।
- (xvi). "वीआईएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात्, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

- (ii). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (iii). पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर वसूल किया जाएगा।
- (iv). (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख) सभी तटीय के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण, और घाट से/को भंडारण यार्ड स्थानांतरण पर लागू होगी एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क।
 (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से एक कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है भी इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो/कंटेनरों तटीय नौचालन के लिए रियायत हेतु पात्र होंगे।
 (ङ) तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूप में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे।
- (v) **विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:**
 (क) उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
 (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर टर्मिनल प्रचालक और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
 (ग) वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
 (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vi) सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
 (ख) टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों। परन्तु टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परन्तु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii) उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

अध्याय 2 – पोत संबंधित प्रभार

2. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु०)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1	बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए	1.554	0.932

टिप्पणियां:

- (1) बिना दंडात्मक किराया प्रभार आकर्षित किए कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद 2 घंटों के लिए बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए पोतों को अनुमति दी जाएगी।
- (2) सभी पोत बर्थ के समीप जलयान को लाए जाने के समय से 1 घंटे के भीतर कार्गो प्रचालन शुरू करेंगे और ऐसा नहीं करने पर नीचे (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (3) कार्य के लिए तैयार नहीं होने की वजह से टर्मिनल सुविधाएं निष्क्रिय करने वाले पोत, भले ही टर्मिनल इसके प्रचालन के लिए तैयार हो, नीचे टिप्पणी (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित करेगा। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के प्रयोजन के लिए, निष्क्रिय होना अर्थात् किन्हीं कारणों से दो घंटों से अधिक समय के लिए लगातार कार्गो प्रहस्तन प्रचालन स्थगित होना/रुकना होगा।
- (4) दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार 2 घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभारों के अलावा निम्नवत् वसूल किया जाएगा:-

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी
1	6 घंटे तक	रु० 12.62
2	6 घंटे से अधिक परन्तु 12 घंटों तक	रु० 18.92
3	12 घंटों से अधिक	रु० 37.85

- (5) उपर्युक्त दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूलीयोग्य नहीं होगा यदि पोत का निष्क्रिय होना प्रतिकूल ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और बरसात की वजह से प्रचालन रूकना टर्मिनल अथवा पत्तन पर आरोप्य होता है।
- (6) (क) इसमें समय-सीमा होगा जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने के समय के 4 घंटों के बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित की गई 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम की वजह से अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव की वजह से जलयान की प्रतीक्षा अवधि अतिरिक्त होगी।
- (ख) गलत सिग्नल के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के बराबर "दंडात्मक बर्थ किराया" होगा।
- (ग) पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटा तथा मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देगा।
- (घ) बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों के लिए जलयान की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
- (7). बर्थ किराया प्रभारों में उस अवधि के लिए वसूल नहीं किए जाएंगे, जब पोत बर्थ में पत्तन उपस्कर के खराब होने की वजह से अथवा बिजली गुल होने की वजह से अथवा प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है।

अध्याय 3 – कंटेनर और कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निबंधन और शर्तें:

- (i) एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किया जाता है, उसके बाद रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (ii) 20' से कम और तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस समकक्ष इकाई) गिनती किए जाएंगे और 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक एफईयू (चालीस समकक्ष इकाई) रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (iii) 20' लम्बाई से अधिक और 40' तक की लम्बाई से अधिक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार निर्धारित किए गए लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv) मानक आकार से इतर कंटेनरों के लिए विशेष डिवाइसों/स्लिंगों/प्रहस्तन की आवश्यकता पड़ती है जिसके लिए लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट हुए कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा करने वाले अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रभार:

कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होगा।

क. सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत:	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	577.70	577.70	577.70	577.70

ख. रीफर कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत:	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	577.70	577.70	577.70	577.70

ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए	लदे हुए
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक और विलोमत:	4694.65	2817.13
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2346.48	2346.48

3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	722.12	722.12
---	-------------------------------------------------------------------------	--------	--------

घ. पोतांतरण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	1 – 3000 टीईयू	4332.74	3755.04	2599.64	2253.02
2	3001 – 6000 टीईयू	4043.89	3466.20	2426.33	2079.72
3	6001 – 9000 टीईयू	3755.04	3177.34	2253.02	1906.40
4	उसके बाद	3466.20	2888.49	2079.72	1733.10

टिप्पणियां:

- (1) दर समान वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा बताए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2) एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किए जाने के बाद रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

ङ. अति आयामीय कार्गो कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		विदेशी कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक और विलोमतः	7510.09	6065.83	4506.05	3639.50
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	3755.04	3755.04	3755.04	3755.04
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	1155.40	1155.40	1155.40	1155.40

टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात् स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री क्रेन का प्रयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेंयर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क और रेलवे अवसंरचना के लिए अंशदान शामिल हैं।

3.2. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात – लदा हुआ			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
2	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात – खाली			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11

	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
4	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - खाली			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	33273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
5	सीएफएस आयात लदे हुए - सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
6	सीएफएस आयात खाली - सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45

7	सीएफएस निर्यात लदे हुए – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
8	सीएफएस निर्यात खाली – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
9	आईसीडी आयात और निर्यात लदे हुए अथवा खाली – रेल द्वारा आवागमन			
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6-15 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.90
10	पोतांतरण – लदा हुआ			
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.90
11	पोतांतरण – खाली			
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.90

टिप्पणियां:

- (1) कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर के नौभरण/डिलीवरी/हटाने की तारीख तक गिनती किया जाएगा और रविवार तथा अवकाशदिवस शामिल होंगे परन्तु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशदिवस और पत्तन गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (2) खाली करने/भरण के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन को अथवा स्थानीय परेषण प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार मद सं. 1 अथवा 2, जो भी लागू हो, में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे।
- (3) आईसीडी के लिए रेल द्वारा परेषण के प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर विराम समय प्रभार शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माने जाएंगे और उपर्युक्त मद (4) में दी गई दरों पर वसूल किए जाएंगे। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक के आवागमन के लिए लागू होंगे।
- (4) तटीय नौचालन अथवा विलोमतः पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कंटेनर टर्मिनल पर उतारे गए विदेशी पत्तन से कंटेनर पर विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित के 50 प्रतिशत पर वसूल किया जाएगा।
- (5) आईसीडी के लिए रेल द्वारा परेषण के प्रकार को बदलने के बाद सामान्य आयात कंटेनर केवल सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि इजाजत करेंगे। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों के आवागमन के लिए लागू होगा।

- (6) शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर शिपमेंट/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो गया हो।
- (7) अति उच्च और अति आयामीय कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना आकर्षित करेंगे।
- (8) जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुणा आकर्षित करेंगे।
- (9) पत्तन के भीतर कंटेनरों के भरण के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:—
- भरण से पहले, खाली कंटेनरों के लिए यथा लागू विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
 - निःशुल्क अवधि और लदे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू विराम समय प्रभार भरण के पूरा होने और पत्तन को सूचित किए जाने के अगले दिन से प्रभारित किए जाएंगे।
- (10) नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के बाद, खाली किए जाने का कार्य पूरा होने के अगले दिन से खाली कंटेनर रूप में विराम समय प्रभार आकर्षित करेंगे।
- (11) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान टर्मिनल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो।
- (12) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अधीन वसूल किए जाएंगे:
- परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगी और इसे पत्तन परिसर से वापिस लाया जाता है अथवा हटाया जाता है; और
 - लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में विफल रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाना जारी रहेगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
 - जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा सीज/विनिहित किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश से लागू किए जाने पर रूक जाएंगे परन्तु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, सीज किए गए/विनिहित कंटेनर पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र तक लाइन/परेषिती द्वारा हटाए जाने चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना रूक जाएगा।

3.3. कंटेनर पोतों के लिए प्रदान की गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार :

क. रीफर अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	रीफर कंटेनरों का अनुवीक्षण और बिजली उपभोग के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	281.66	281.66	281.66	281.66

टिप्पणी:

रीफर कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार लागू होंगे।

ख. अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण	2432.46	2432.46	2432.46	2432.46

2	सीमाशुल्क जांच अथवा व्यवस्था से पहले किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	286.10	286.10	286.10	286.10
---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------	--------	--------	--------

ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु० में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	जब इसे घाट पर बिछाया जाता है	4225.48	2535.29
2	घाट पर इसे बिछाए बिना	1689.94	1013.97

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
(क)	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	1408.30	1408.30	844.98	844.98
(ख)	उपर्युक्त (क) से इतर	5633.77	5633.77	3380.26	3380.26

4. अध्याय – 2 और 3 के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा।

अनुबंध-II**कार्यनिष्पादन मानक**

चेन्नई पत्तन में अभिकल्प, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर कंटेनर टर्मिनल रूप में जवाहर गोदी (पूर्व) का विकास

कार्यनिष्पादन मानक**1. सकल बर्थ आउटपुट**

विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ आउटपुट) के साथ पैरामीटर ब्योरे। कंटेनरों के मामले में, क्रेन दर इलेप्सड क्रेन समय द्वारा जलयानों से लिफ्ट ऑन/ऑफ किए गए टीईयू की कुल संख्या से विभाजित करते हुए मापी जाएगी। इलेप्सड क्रेन समय कुल आबटित क्रेन घंटे घटाव प्रचालन तथा गैर-प्रचालन विलंब हैं। कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए सकल बर्थ आउटपुट के लिए संकेतात्मक प्रतिमानक निम्नलिखित हैं:-

कार्गो श्रेणी	संकेतात्मक मानक
कंटेनर	
(मेनलाइन पोत)	25 फेरे प्रति घंटा
(फीडर पोत)	17 फेरे प्रति घंटा

निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक – 60 प्रतिशत पूरा करने में कमी के मामले में वेटेज।

2. अंतरण भंडारण विराम समय:**कंटेनर:**

कंटेनर के लिए अंतरण भंडारण विराम समय अर्थात् उसके लिए कुल समय जिसके लिए कंटेनर टर्मिनल में रहता है। कंटेनरों के लिए अंतरण भंडारण विराम समय औसत रूप में परिकलित किया जाएगा और कंटेनरों की संख्या द्वारा विभाजित उस टर्मिनल पर महीने के दौरान प्रहस्तित प्रत्येक कंटेनर के अंतरण भंडारण का जोड़ होगा। अनुवर्ती स्पष्टता के लिए, कंटेनर के पोत से उतारे जाने से पोत से टर्मिनल के आउट गेट को छोड़ने तक तारीख और समय, आयात बाक्स के लिए कुल अंतरण भंडारण समय है। निर्यात के मामले में टर्मिनल में कंटेनर के प्रवेश किए जाने से पोत पर इसे लादे जाने की तारीख तक तारीख और समय भंडारण समय होगा। उतराई, गेट-इन, गेट-आउट और लदाई के समय के ब्योरे आईसीडी कंटेनरों सहित प्रत्येक कंटेनर के मामले में व्यवस्थित किए जाने की जरूरत है।

अदावाकृत कार्गो अथवा कोई अन्य कार्गो जो कस्टम अथवा किसी सरकारी प्राधिकरण द्वारा बंधक बना लिया गया हो अलग किया जा सकता है। अंतरण भंडारण विराम समय के लिए निम्नलिखित प्रतिमानक हैं:

आयात कंटेनर (टर्मिनल में)	—	5 दिन
निर्यात कंटेनर (टर्मिनल में)	—	3 दिन

3. प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालन के लिए घुमाव समय:

प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालन के लिए घुमाव समय एक महीने में तैनात किए गए ट्रकों/ट्रेलरों/रैकों, जैसी भी स्थिति हो, से विभाजित करते हुए कार्गो की लदाई/उतराई के लिए लगे समय का जोड़ होगा। इसके अलावा, यदि ट्रक/ट्रेलर/रैंक टर्मिनल में एकल प्रवेश पर उतराई और लदाई प्रचालन करते हैं तो आबंटित किया गया समय उन ट्रकों/ट्रेलरों/रैकों के लिए दोगुना होगा। प्रतिमानक निम्नलिखित होंगे:

क. (i) कंटेनर के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
(ii) कंटेनर के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
ख. (i) आईसीडी कंटेनर के लिए रैंक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
(ii) आईसीडी कंटेनर के लिए रैंक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक – 20 प्रतिशत पूरा करने में कमी के मामले में वेटेज।

4. कार्यनिष्पादन मूल्यांकन और लिविङ्गडेड नुकसानों की गणना:

कार्यनिष्पादन मूल्यांकन रियायतप्राप्तकर्ता और/अथवा रियायतप्राप्तकर्ता के अभिलेखों और/अथवा रियायतप्रदाता प्राधिकरण द्वारा की गई जांच द्वारा प्रेषित रिपोर्टों की समीक्षा त्रैमासिक आधार पर की जाएगी। रियायतप्राप्तकर्ता को औसत कार्यनिष्पादन में 10 प्रतिशत की प्रत्येक कमी के लिए तत्संबंधी तिमाही के सकल राजस्व के 1 प्रतिशत (एक प्रतिशत) की दर पर निर्धारित लिविङ्गडेड नुकसानों का भुगतान करना होगा निम्नलिखित तरीके से मूल्यांकित किया जाएगा। प्रत्येक कार्यनिष्पादन मानक ऊपर दर्शाए गए तरीके से औसतन परिकलित किया गया है। वास्तविक औसत कार्यनिष्पादन के सापेक्ष मानक निर्धारित मानक के विरुद्ध मूल्यांकित किए जाएंगे। कमी निर्धारित मानक के प्रतिशत रूप में परिकलित की जाएगी। प्रत्येक कार्यनिष्पादन मानक के मामले में कमी उसे सौंपा गया वेटेज होगा। औसत कार्यनिष्पादन में समग्र कमी प्रत्येक कार्यनिष्पादन मानक के मामले में भारित कमियों के जोड़ के रूप में मूल्यांकित की जाएगी। उदाहरणार्थ, यदि सकल बर्थ आउटपुट में कमी एक प्रतिशत होती है तो अंतरण भंडारण विराम समय वार्ड प्रतिशत तक और प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालनों के लिए घुमाव समय जेड प्रतिशत तक और क्रमशः 0.6, 0.2 और 0.2 में ऐसी कमियों के लिए वेटेज होता है, तब औसत कार्यनिष्पादन में समग्र कमी $(0.6 \times 0.2 \text{ वार्ड} + 0.2 \text{ जेड})\%$ होगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai the 7th October, 2013

No. TAMP/40/2013-CHPT .—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Chennai Port Trust for notification of reference tariff for development of Jawahar Dock (East) berths as Container Terminal at Chennai Port Trust under the guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 8 August 2013, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/40/2013-CHPT

Chennai Port Trust

Applicant

Quorum

1. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
2. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 25th day of September 2013)

This case relates to a proposal dated 23 August 2013 received from the Chennai Port Trust (CHPT) for notification of reference tariff for development of Jawahar Dock (East) berths as Container Terminal at Chennai Port Trust under the guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013.

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No. TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no.214. The said Guidelines were made effective from 31 July 2013.

3.1. In this backdrop, the Chennai Port Trust (CHPT) under cover of its letter dated 23 August 2013 has submitted the proposal for determination of Reference tariff for the Container Terminal to be developed at Jawahar Dock (East) berths of CHPT, under the guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013.

3.2. The CHPT in its letter dated 23 August 2013 has made the following submissions:

- (i). The Reference Tariff proposed is the same as that notified for Jawaharlal Nehru Port Trust by TAMP vide its order dated 12 March 2009.

- (ii). Though TAMP had notified the upfront tariff for the proposed Mega Terminal at north of Bharathi Dock under the 2008 guidelines vide Notification G.No.27 dated 26 February 2008, this has not been adopted for the present project of CHPT, for the following reasons:
 - (a). The Mega Terminal Project was not successful as the bidders did not show interest mainly since the upfront tariff notified for the project was too low to recover the capital cost and also lower than the tariff fixed for the existing two Container Terminal at Chennai Port.
 - (b). Even in the case of the bids received for the project on two occasion, the revenue share offered was very low.
- (iii). Consequently, the CHPT would like to fix the Reference Tariff for the JD (East) Project based on bids which are successful in other Major Ports.
- (iv). The reasons to adopt the Reference Tariff notified by TAMP for JNPT, in case of CHPT, are summarised below:-
 - (a). JNPT and CHPT are the two Major Ports in India each of which handle container volumes in excess of 1.5 Million TEUs p.a. at their terminals. None of the other Major Ports handles comparable volumes.
 - (b). The total cargo volume at JNPT in 2012-13 was 64.5 Million Tonnes compared to 53.4 Million Tonnes handles at Chennai Port for the same period. In both these Ports, the Container volume contributes to more than 50% of their total cargo volumes.
 - (c). Both CHPT and JNPT have two privatized Container Terminals.
 - (d). The Tariff adopted at the existing Container Terminals of Chennai Port were originally fixed prior to the issue of the 2008 guidelines for Reference Tariff and hence cannot be taken for the purpose of Reference Tariff for the proposed New Terminal at JD (East).
 - (e). Similarly, there are no other Container Terminals at Chennai Port either in operation or under implementation for which Tariff was fixed based on the 2008 TAMP guidelines. However, in case of Jawaharlal Nehru Port Trust, the Fourth Container Terminal has been awarded recently with Tariff Fixed based on the 2008 guidelines.
- (v). Since the Reference Tariff proposed for the JD (East) Project is the same as that approved by TAMP for the Jawaharlal Nehru Port Trust's Fourth Container Terminal, the performance Standard adopted for the project will be same as for the JNPT project.

3.3. In view of above, the CHPT has requested this Authority to approve the proposed Reference Tariff and the Performance Standards at the earliest.

3.4. The CHPT has furnished the proposed 'Reference Tariff Schedule for Container Terminal' including the conditionalities governing the levy of rates and the 'Performance Standards' along with its proposal.

4. Since the guidelines of 2013 issued on 31 July 2013 did not stipulate a situation where inspite of having an upfront tariff for a particular cargo, the port is free to adopt the upfront tariff prescribed for a similar cargo fixed for any other port, the Ministry of shipping (MOS) was requested vide our letter dated 27 August 2013 to issue clarification in this regard.

5.1. Thereafter, the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter dated 9 September 2013 has issued Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September 2013. In the said guidelines, Clause 2.2, interalia, states that if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then the concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.

5.2. After issuance of Revised tariff guidelines of 2013 by MOS, the CHPT has sent us a reminder dated 17 September 2013 giving reference of Revised tariff guidelines issued by MOS on 9 September 2013 and has requested us to consider the proposal forwarded by the port vide its letter dated 23 August 2013. In support of its proposal to adopt the upfront tariff fixed for the container terminal under 2008 guidelines for fixation of upfront tariff at the JNPT, the CHPT in its letter dated 17 September 2013 has reiterated the submissions made by it in its letter dated 23 August 2013 in this regard.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This Authority has passed an Order bearing No.TAMP/47/2009-CHPT dated 03 March 2010 fixing upfront tariff for the Mega Container Terminal to be developed at CHPT, based on guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008. This Order has been notified in the Gazette of India vide notification No.103 dated 16 April 2010.
- (ii). An upfront tariff for the container terminal has been fixed under 2008 guidelines for CHPT as has been stated above. Despite having an upfront tariff that has been prescribed for its port, the CHPT has proposed to adopt the upfront tariff notified for Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) by this Authority after applying the applicable indexation factor as the Reference Tariff for its proposed Container Terminal project at CHPT. The JNPT tariff proposed to be adopted by CHPT was notified vide Order dated 12 March 2009 passed by this Authority.

- (iii). Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013 provides for, inter alia, that in case no tariff has been fixed for a commodity at a major port trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.
- (iv). (a). As brought out earlier, upfront tariff has been fixed for handling containers at Mega Container Terminal at CHPT under 2008 guidelines for fixation of upfront tariff. However, the CHPT has chosen to adopt the upfront tariff fixed for a facility at another port i.e., the container terminal at JNPT.
- (b). As it appears to be the contention of CHPT, the main reason behind the CHPT's decision to adopt the upfront tariff fixed for the facility at JNPT, is that the upfront tariff fixed for the Mega Container Terminal at CHPT is too low to attract the bidders. Apart from the above, the logic put forth by the CHPT for adopting the JNPT's tariff as base for reference tariff is 'success of invitation of bids'.
- (c). It may be expedient to mention here that as submitted by the CHPT, no other upfront tariff is fixed at CHPT other than the upfront tariff fixed for the Mega Container Terminal. That being so, the upfront tariff fixed for the Mega Container terminal is the highest tariff that has been fixed for CHPT. Further, in the opinion of CHPT, the upfront tariff so fixed at the CHPT for the Mega Container Terminal does not represent the project now proposed to be developed at the CHPT. It is noteworthy that in terms of Clause 2.2. of the revised Guidelines of 2013, the said clause appears to allow the port to adopt such upfront tariff which was approved for another major port trust provided that in the opinion of the port trust the upfront tariff so fixed for its own port does not represent the project proposed to be developed. That being so, this Authority is inclined to consider the proposal of CHPT for adopting the such upfront tariff which was notified for JNPT.
- (v). (a). The Revised Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of this Authority under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.
- (b). The upfront tariff for the JNPT container terminal, which forms the basis for Reference tariff of container terminal at CHPT, was notified in March 2009. Para 9.1. of the JNPT Order dated 25 February 2009 states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the upfront tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2008. Therefore, in the instant case of CHPT, the upfront tariff fixed for JNPT container terminal would have to be indexed with reference to the indexation factor occurring between the year 2008 and the year 2013.
- (vi). The CHPT has applied the indexation factor of 26.15% on the tariff caps approved for the container terminal at JNPT vide Order dated 25 February 2009. This indexation factor is seen to be in line with the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc dated 2 April 2013, to be applicable for tariff with base WPI as on 1 January 2008. The indexed Reference tariff determined by CHPT, is found to be in order subject to minor corrections arising on account of rounding off of the rates in few tariff items. Such corrections are carried out.
- (vii). In the upfront tariff schedule of JNPT Order dated 25 February 2009, a general note relating to indexation has not been prescribed. However, in the Reference Tariff Order dated 13 August 2013 for JNPT container terminal, the general note relating to indexation has been prescribed in Reference tariff schedule as 'Chapter 4 – General note to Chapter 2 and 3.' which is in line with the approach prescribed in the 2013 Guidelines relating to indexation. Therefore, following General Note in the reference tariff schedule of CHPT is prescribed:
- "The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year."*
- This note is incorporated in Reference Tariff Schedule for CHPT container terminal as 'Chapter 4 – General note to Chapter 2 and 3.'

7.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

7.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex-I** and the Performance Standards for the container terminal as proposed by the CHPT is attached as **Annex-II**.

7.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the modified Reference Tariff Schedule and the Performance Standards for the CHPT container terminal.

7.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the CHPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards approved by this Authority, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member(Finance)
[ADVT-III/4/Ext./143/13]

Annex - I

CHENNAI PORT TRUST **REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR CONTAINER TERMINAL** **CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS**

1.1. DEFINITIONS – GENERAL

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii). **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii). **“Transhipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii). **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv). **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv). **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi). **“VIAN”** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreigngoing rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreigngoing' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (iv). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES

2. Schedule of Berth Hire Charges

S. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1	For Occupying the Berth	1.554	0.932

Notes

- (1). Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- (2). All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (4) below.
- (3). Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (4) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (4). Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

S. No.	Description	Rate Per GRT
1	Upto 6 hrs	₹ 12.62
2	above 6 hours but upto 12 hours	₹ 18.92
3	Above 12 hrs	₹ 37.85

- (5). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.

- (6). (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b). There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
- (c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (7). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slugs/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. Normal Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	577.70	577.70	577.70	577.70

B. Reefer Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	577.70	577.70	577.70	577.70

C. Hazardous Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	4694.65	2817.13
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2346.48	2346.48
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	722.12	722.12

D. Transshipment Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	4332.74	3755.04	2599.64	2253.02
2	3001 – 6000 TEUs	4043.89	3466.20	2426.33	2079.72
3	6001 – 9000 TEUs	3755.04	3177.34	2253.02	1906.40
4	Thereafter.	3466.20	2888.49	2079.72	1733.10

Notes

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	7510.09	6065.83	4506.05	3639.50
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	3755.04	3755.04	3755.04	3755.04
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1155.40	1155.40	1155.40	1155.40

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2.**DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:**

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11

	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free

	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
8	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90
10	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90
11	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1091.20	2182.40	3273.59
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.

- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will

cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (in ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers.	281.66	281.66	281.66	281.66

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

B. Other Services Rendered

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (In ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2432.46	2432.46	2432.46	2432.46
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	286.10	286.10	286.10	286.10

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	4225.48	2535.29
2	Without placing it on the Quay	1689.94	1013.97

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1408.30	1408.30	844.98	844.98
(b)	Other than (a) mentioned above	5633.77	5633.77	3380.26	3380.26

4. GENERAL NOTE TO CHAPTER- 2 AND 3:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex-II**PERFORMANCE STANDARDS****Development of Jawahar Dock (East) berths as Container Terminal at Chennai Port on Design, Build, Finance, Operate & Transfer (DBFOT) Basis****Performance Standards****1. Gross Berth Output**

The parameter details with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo.

In the case of containers the crane rate shall be measured by dividing total number of TEUs lifted on / off from ships by the elapsed crane time. The elapsed crane time is total allocated crane hours less operational and non-operational delays.

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo category	Indicative Norms
Container	
(Mainline vessel)	25 moves per hour
(Feeder vessel)	17 moves per hour

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard-60%.

2. Transit Storage Dwell Time: Containers:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

Unclaimed cargo or any cargo that has been detained by the customs or any Government Authority may be excluded. Following are the norms for transit storage dwell time;

Import Container (at Terminal) – 5 days
Export Container (at Terminal) – 3 days

3. Turnaround Time for receipt / delivery operation:

The Turnaround Time for receipt / delivery operation shall be the sum of time taken for loading / unloading of cargo divided by the number of truck / trailers / rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck / trailer / rakes does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks / trailers / rakes. Norms will be as follows:

a. (i) Trailers for container (Single operation)	2 hours
(ii) Trailers for container (Double operation)	4 hours
b. (i) Rake for ICD container (Single operation)	6 hours
(ii) Rake for ICD container(Double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard-

20%.

4. Performance Evaluation and calculation of liquidated damages:

Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and / or the records of the Concessionaire and / or by an enquiry by the Concessioneing Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one percent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten percent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage Dwell Time by y% and Turn round time for receipt/delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfalls in 0.6, 0.2 and 0.2 respectively, then the overall shortfall in average performance will be $(0.6x+0.2y+0.2z)\%$.